



รฟม.แจงรวมรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินไม่มีหมกเม็ด รัฐไม่เสียเปรียบโยกให้เอกชนเสี่ยงกำไรขาดทุนเอง

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ชี้แจงกรณีที่ นายวิลาศ จันทร์พิทักษ์ อดีตส.ส.พรรคประชาธิปัตย์ ได้เปิดประเด็นความไม่โปร่งใสในการร่วมสัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายและสายเฉลิมรัชมงคล โดยระบุว่า 1.การร่วมสัญญาสัมปทานของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เข้ากับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายให้บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) จากเดิมที่จะสิ้นสุดในปี 2572 (ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ) ไปสิ้นสุดในปี 2592 แทนนั้น ส่งผลให้ รายได้ของ รฟม. ที่จะได้รับหากมีการเดินรถด้วยตนเอง รวมถึงค่าโฆษณา สูญหายไปไม่ต่ำกว่า 2 แสนล้านบาทนั้น

รฟม.ขอชี้แจงว่า เนื่องจากการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายจะ เริ่มเปิดให้บริการในปี 2562 โดยคงอัตราค่าโดยสารเดิมตามโครงสร้างค่าโดยสารสายเฉลิมรัชมงคล ทำให้ผลการดำเนินการของเอกชนได้รับผลตอบแทนน้อยกว่าร้อยละ 9.75 จึงพิจารณาให้นำรายได้จากสายเฉลิมรัชมงคลมาชดเชย

ส่วนที่นายวิลาศตั้งคำถามว่าสาเหตุใดจึงยินยอมทำสัญญากับบริษัทเอกชน ในรูปแบบที่เสียเปรียบและไม่ได้ผลตอบแทนประโยชน์ตอบแทน โดยเปิดเผยข้อมูลว่าในสัญญาระบุว่า จะมีการแบ่งปันรายได้หรือผลตอบแทน ให้แก่ รฟม.ต่อเมื่อมีผลตอบแทนการลงทุนเกินร้อยละ 9.75 ซึ่งในเอกสารประเมินการลงทุนพบว่า การจะได้ผลตอบแทนดังกล่าวต้องรอจนถึงปี 2592 ซึ่งเป็นปีสิ้นสุดสัญญาแล้ว เท่ากับ รฟม.ไม่ได้รับผลตอบแทนใดๆ ทั้งสิ้นนั้น รฟม.ขอชี้แจงว่า รัฐมิได้เสียเปรียบแต่อย่างใด การทำสัญญาในลักษณะดังกล่าวถือเป็นรูปแบบการร่วมลงทุนกับเอกชน ซึ่งเอกชนก็คาดหวังว่าจะได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนที่เป็นธรรมต่อการลงทุน และจากผลการเจรจาต่อรองกับเอกชนก็ได้ข้อสรุปว่าผลตอบแทนที่ระดับร้อยละ 9.75 มีความเป็นธรรมต่อเอกชนผู้รับสัมปทาน อย่างไรก็ตาม หากการเดินรถมี

จำนวนผู้โดยสารน้อยกว่าที่ได้ประมาณการไว้ เอกชนก็ต้องรับความเสี่ยงจากผลการดำเนินงานที่อาจจะขาดทุนได้

ส่วนที่ระบุว่า รฟม.ปกปิดข้อมูลดังกล่าวไม่ให้สาธารณชนได้รับทราบนั้น รฟม.ขอชี้แจงว่า การคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินได้ดำเนินการโดยคณะกรรมการที่มีผู้แทนหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหลายหน่วย เช่น กระทรวงคมนาคม สำนักงานปรมาณ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำนักงานอัยการสูงสุด รวมทั้งได้ดำเนินการตามระบบข้อตกลงคุณธรรม ทั้งยังมีองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน เข้าร่วมประชุมทุกครั้ง จึงไม่ถือว่ามีปิดบังข้อมูลแต่อย่างใด

ส่วนที่โครงการดังกล่าวจัดให้มีการประกวดราคาไม่ใช้วิธีเจรจาเหมือนกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน นั้น เนื่องจากเส้นทางรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคลและสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายมีลักษณะเป็นวงกลม และเป็นโครงข่ายเดียวกัน การเดินรถแบบต่อเนื่องจะทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ผู้โดยสารไม่ต้องเปลี่ยนรถที่สถานีหัวลำโพงและสถานีเตาปูน ทำให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทาง โดยเฉพาะขณะเกิดอุบัติเหตุ เพราะเป็นระบบเดียวกันทั้งสาย ไม่เกิดปัญหาการแบ่งพื้นที่และหน้าที่ความรับผิดชอบในการบริหารจัดการ ทำให้การเดินรถมีประสิทธิภาพสูงสุด สามารถปรับระยะทางและรูปแบบการให้บริการได้ตามความหนาแน่น และความต้องการของผู้โดยสารโดยไม่ติดขัดว่าแยกระบบหรือพื้นที่ให้บริการ ทั้งยังประหยัดค่าใช้จ่ายในการลงทุน เพราะสามารถใช้อุปกรณ์เครื่องมือของสัญญาสัมปทานเดิมได้ประมาณ 10,000 ล้านบาท และสามารถเปิดเดินรถได้บางช่วงก่อนในปี 2562 และเต็มสายในปี 2563 อย่างไรก็ตาม สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและสายสีเหลืองนั้น ไม่ใช่ส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้าสายสีเขียว แต่เป็นโครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ซึ่งมีการประกวดราคาคัดเลือกเอกชนรับสัมปทานการดำเนินโครงการไปเรียบร้อยแล้ว